



Bymiljøpakken

Vedlegg 3

Årsrapport 2019



(Foto: Elisabeth Tønnessen)



Innhold

Tabeller.....	3
1. Innledning.....	4
2. Status økonomi.....	8
3. Status for utvikling på Nord-Jæren.....	10
3.1 Personbil.....	10
3.2 Kollektivtransport.....	10
3.3 Sykkel.....	11
3.4 Gåing.....	13
4. Kommunikasjonsarbeid.....	13
5. Mobilitetsarbeid.....	13
6. Prosjekter.....	17
6.1 Sykkelstamvegen.....	17
6.2 Bussveien.....	18
6.3 Transportkorridor vest.....	19
6.4 Bomstasjoner.....	19
6.5 Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein.....	20
6.6 Store vegprosjekter.....	20
6.7 Programområdetiltak.....	22
6.8 Andre kollektivtiltak.....	24
6.9 Drift kollektiv.....	25



Tabeller

Tabell 1 – Budsjett og forbruk	9
Tabell 2 – Nord-Jærenpakken	9
Tabell 3 - Sykkelstamveien	17
Tabell 4 - Bussveien	18
Tabell 5 – Transportkorridor vest	19
Tabell 6 - Bomstasjoner	19
Tabell 7 – Programområde sykkel.....	22
Tabell 8 – Programområde trafiksikkerhet.....	23
Tabell 9 – Programområde gange.....	23
Tabell 10 - Drift kollektiv	26



1. Innledning

Bymiljøpakken ble vedtatt lokalpolitisk høsten 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Samme år ble den første byvekstavtalen for Nord-Jæren underskrevet, og det første fireårige handlingsprogrammet, for 2018-2021, ble vedtatt. Bygging av nye bomstasjoner startet sommeren 2017 og 1. oktober 2018 ble de nye stasjonene satt i drift.

Etter bare få måneders drift i 2018 ble det klart at det var problemer med innkreving av rushtidsavgiften. Feilfakturerer av kunder på grunn av tekniske problemer var så omfattende at Vegdirektoratet måtte sette rushtidsavgiften på pause i desember 2018.

Bymiljøpakken gikk derfor inn i 2019 med et innkrevingsystem uten rushtidsavgift. Problemene var løst og innkreving av rushtidsavgift startet 25. mars 2019.

2019 var et spesielt år for Bymiljøpakken. Her oppsummerer vi noe av det som skjedde:

Første del av reforhandling av byvekstavtalen

På grunn av ny Nasjonal transportplan fikk Nord-Jæren allerede i 2018 anledning til å reforhandle byvekstavtalen. Men etter åtte forhandlingsmøter i 2018, konstaterte partene i desember at de var uenige, og flere avklaringer måtte nå skje i politisk styringsgruppe, ledet av statssekretær i Samferdselsdepartementet.

I møte i politisk styringsgruppe 4. mars 2019 la staten fram sitt tilbud. De lokale partene kom ikke videre etter møtet og det var pause i forhandlingene i store deler av 2019.

Bompengelopprør

Året var preget av mye motstand, demonstrasjoner og opprør mot bompenger over hele landet. Bompengemotstanderne organiserte seg i større grupper og mange engasjerte seg også politisk. Det var kommune- og fylkestingsvalg i september 2019 og bompenger ble en av de store sakene som ble diskutert opp mot valget.

Statsminister Erna Solberg (H) presenterte et bompengeforlik mellom de fire regjeringspartiene; Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig folkeparti og Venstre, på en pressekonferanse 23. august.

Kort fortalt gikk regjeringen inn med enda mer penger i byvekstavtalene og Nord-Jæren ble et av byområdene som fikk mest. Regjeringen åpnet også opp for at rushtidsavgiften kunne fjernes på Nord-Jæren.

Den nye bompenggeavtalen gjorde at de lokale partene ble enige om en skisse til løsning for Bymiljøpakken. Allerede 4. september presenterte ordførerne en skisse på ni punkter som de var enige om.

Andre del av reforhandlingene

Fire av fem lokale parter byttet ut ordføreren sin etter valget 9. september. Dermed var det en relativt ny gruppe med ordførere som overtok videre reforhandlinger av byvekstavtalen.

I november var de nye lokale partene klare til å forhandle videre etter enighet om en ny ordføreravtale på tretten punkt. For å fullføre forhandlingene før året var omme, blant annet for å få flere belønningsmidler for 2019, ble det intensiv møtevirksomhet i november og desember.

6. desember 2019 ble partene i Bymiljøpakken enige om en ny byvekstavtale. Statssekretærene i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet fikk avtalen offisielt overlevert samme dag. Avtalen ble vedtatt i alle kommunestyrer og i fylkestinget før jul. Før avtalen trer i kraft må den også godkjennes i regjering.



Signering av byvekstavtalen 6. desember 2019 (Foto: Kjersti Sandvik Bernt)

De lokale partene fikk aksept til å endre bompengesystemet som en del av byvekstavtalen. Et av punktene i avtalen var å fjerne rushtidsavgiften. Dette fikk partene anledning til så snart det var praktisk mulig i 2020.



Ny styreleder

Som nevnt ble nye ordførere med i styringsgruppen i løpet av 2019. Lederen av styringsgruppen, vegdirektør Terje Moe Gustavsen, måtte dessverre også erstattes i løpet av året. Vegdirektøren døde i mai. Lars Aksnes, som også tidligere har fungert for Moe Gustavsen, ledet styringsgruppen og forhandlingene gjennom det siste halve året.

Arbeidet i Bymiljøpakken i 2019 var i stor grad preget av å følge opp inntekter, følge med på trafikkutvikling, og bidra med grunnlag til reforhandlingene.

Trafikk og inntekter

På de neste sidene kommer en mer grundig rapportering om økonomisituasjonen og trafikken i Bymiljøpakken i 2019.

Et hovedpoeng er at Bymiljøpakken hadde mindre inntekter i 2019 enn det som var forutsatt i stortingsproposisjonen. Det er flere forklaringer på dette, blant annet var det en større andel som benyttet seg av timesregelen enn forventet, og pausen i innkrevningen av rushtidsavgift hadde også betydning for inntektene.

2019 ble imidlertid et år der enda flere reiste kollektivt og syklet i byområdet vårt. Bymiljøpakken gjorde det enda lettere å reise på andre måter enn med bil, blant annet ved å gjennomføre flere mindre tiltak på programområdene sykkel og gåing.

Prosjekter i 2019

- Mellom Tjensvollkrysset og Mosvatnet har de som sykler og går fått en tryggere og bedre veg. Det har også blitt laget et tydeligere skille mellom syklende og gående fra Mosvatnet til Gamlingen
- I løpet av året ble over 20 kilometer sykkelfelt på riks- og fylkesveg i Sandnes og Stavanger malt røde. Røde sykkelfelt er bra for mange. Både syklister og bilister ser tydeligere – og blir mer oppmerksomme – på hva som er sykkelfelt.



Tryggere mellom Mosvatnet og Gamlingen (Foto: Stavanger kommune)



- Sykkelstamvegen er et av prosjektene som var under bygging i 2019. Bygging startet på strekningen mellom Asser Jåttens vei og Sandnes grense i 2018, og her var det bygging gjennom hele 2019. Delstrekningen skal være ferdig i løpet av 2020. Den første delen av Sykkelstamvegen ble imidlertid bygget av Ryfast-prosjektet. Fra Kannik til SIF-banen ble Sykkelstamvegen klar i februar 2019

Sykkelstamvegen langs E39. (Foto: Undi Torstensen)

- I Langgata i Sandnes er det satt opp tellepunkt som teller de som går. I Stavanger sentrum kom det også opp tellepunkt for gående like nedenfor domkirken, utenfor Handelens hus
- I Sola ble ny rundkjøring og undergang åpnet i mai, i krysset mellom Kleppeveien og Solaveien. Her er det nå mye tryggere å sykle og gå i området.
- Årsvollveien mellom Stangeland i Sandnes og Tjelta i Sola har fått ny gang- og sykkelveg. Denne åpnet i februar. Veien har blitt utvidet og det er bygget ny bru over Skas-Heigrekanalen.



Undergang på Vigdel i Sola, åpnet i mai 2019 (Foto: Helge Sæland)



2. Status økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status på tiltak som gjennomføres i Bymiljøpakken. Dette inkluderer oppfølging og rapportering av bevilgede finansielle midler og forbruk i 2019. Tiltakene finansieres av midler fra staten, bompenger og fylkeskommunal MVA-refusjon.

Forbruket var på 1 112 mill. kr, hvorav 260 mill. kr i statlige midler, 604 mill. kr i bompenger og 158 mill. kr i belønningsmidler.

2.1 Finansielle midler

Finansieringskildene inkluderer bompenger, statsmidler innført gjennom tilskuddsordning for Bussveien (statsbudsjettets post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter) og Sykkelstamvegen gjennom post 30 Bymiljøavtaler, i tillegg til belønningsmidler og fylkeskommunal MVA-refusjon.

2.2 Forbruk 2019

Prosjektene i Bymiljøpakken hadde et totalforbruk på 587 mill. kr, fordelt mellom bompenger, statlige midler og belønningsmidler. I tillegg har Bymiljøpakken hatt et forbruk på 356 mill.kr. for prosjektene som var igangsatt i den forrige bompenggeordningen, Nord-Jærenpakka (Jæren pakke 1).

Regnskapet viser et mindreforbruk på 179 mill. kroner.

I tabellen under vises en oversikt over prosjekt i Bymiljøpakken som har fått bevilgning i 2019. Her inngår også prosjekt som er finansiert med midler fra tidligere år.

Tabellen viser budsjett 2019 og faktisk forbruk, og er fordelt mellom de ulike finansieringskildene. I siste kolonne fremgår mer/mindreforbruk.



TABELL 1 – BUDSJETT OG FORBRUK

Kostnader 2019 2019-kr MNOK	Bompenger		Stat		Belønnings- midler		mva- refusjon		Total		Mer/ mindre- forbruk
	Buds- jett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	
Sykkelstamvegen	0	0	200	134	0	0	0	0	200	134	66
Bussveien	212	0	174	108	0	0	4	10	390	118	272
Transportkorridor vest	40	15	0	5	0	0	0	0	40	20	20
Bomstasjoner - fjerne gamle	28	12	0	0	0	0	0	3	28	15	13
Programområde - sykkel	79	16	0	0	0	0	9	1	88	17	70
Programområde - gange	34	5	0	0	0	0	0	0	34	5	29
Programområde - trafiksikkerhet	86	13	10	0	0	0	0	1	96	14	81
Programområde-tiltak på riksveg	0	0	35	14	0	0	0	0	35	14	21
Drift kollektiv	82	0	0	0	100	158	0	0	182	158	24
Planlegging og drift sekretariat	198	85	0	0	0	0	0	8	198	94	104
Rest Sømmevågen-Sola Skole	0	168	0	0	0	0	0	0	0	168	-168
Jærenpakke 1	0	290	0	0	0	0	0	66	0	356	-356
Sum	759	604	419	260	100	158	13	89	1 291	1 112	179

Forbruk 2019 – prosjekter Nord-Jærenpakka (Jærenpakke 1)

TABELL 2 – NORD-JÆRENPAKKEN

Prosjekter Nord-Jærenpakken	Bompenger	mva
Fv. 505 Skjæveland - Foss Eikeland	232,9	55,7
Fv. 382 Ny g/s-veg Grannessletta	5,4	1,2
Fv. 327 Årsvollveien - Gimraveien	6,8	1,1
Fv. 333 Espelandsvegen	7,9	0,7
Fv. 44 Kollektivfelt Vaulen	10,6	2,7
Fv. 510 x fv. 379 G/s-veg Vigdelvegen	26,7	4,4
Sum	290	66



3. Status for utvikling på Nord-Jæren

Dette kapittelet gir en statusoppdatering for byområdet Nord-Jæren. Det gir en oversikt over situasjonen på Nord-Jæren når det gjelder viktige områder som påvirker måloppnåelsen i Bymiljøpakken.

3.1 Personbil

Bymiljøpakken har to mål: Nullvekst i persontransport med bil og god framkommelighet for alle trafikantgrupper, men spesielt for de som reiser kollektivt, sykler, går og for næringstransport.

Nullvekstmålet måles årlig gjennom byindeks og gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser. Byindeks ser på trafikk tall fra 24 ulike trafikkregistreringspunkt i byområdet, for å måle endringen i trafikk på vegene. Det er bare lette biler, med lengde under 5,6 meter, som blir målt i trafikkregistreringspunktene. Disse punktene er ikke de samme som der bomstasjonene står. Byindeks blir brukt for å måle nullvekstmålet og følge opp byvekstavtalen i de store byene i Norge. Byindeks har blitt målt årlig og for Nord-Jæren er det 2017 som er referanseåret det blir målt opp mot.

I den nye byvekstavtalen som ble lokalt vedtatt like før jul 2019 ble det bestemt at nullvekstmålet skal måles med et glidende snitt på to til tre år.

Nord-Jæren er på rett veg mot nullvekstmålet. Fra 2017 frem til 2019 har trafikken på Nord-Jæren gått ned med 4,4 prosent. Målet skal nås over hele 15-årsperioden, men de første resultatene er gode.

Data fra 2019 fra reisevaneundersøkelsene (RVU) er imidlertid forsinket, fordi leverandøren, Epinion, er konkurs.

3.2 Kollektivtransport

Buss og tog

Kolumbus rapporterer om vekst i alle de tre største ruteområdene i Rogaland i 2019. På Nord-Jæren var det 13,3 prosent flere ombordstigninger sammenlignet med 2018. Faktiske ombordstigninger var 22,28 millioner i 2019.

På lokaltoget på Jærbanen mellom Egersund og Stavanger var det også en kraftig vekst i 2019. Fra 2018 til 2018 var økningen på 12,5 prosent, med 4.862.910 reiser.

Merk at tallene fra Vy er fra 1. januar til 14. desember 2019. Go Ahead overtok kjøring av Jærbanen 15. desember 2019, derfor er tallene i praksis ikke helt sammenlignbare med 2018 siden det mangler to uker.



(Foto: Elisabeth Tønnessen)

I hele 2019 var det billettsamarbeid mellom tog og buss, gjort mulig gjennom belønningsmidler fra byvekstvtalen. Prissamarbeidet har gjort det mye billigere å reise med tog. Sammen med HjemJobbHjem-ordningen har billettsamarbeidet vært viktige årsaker til passasjerveksten i kollektivreiser.

Antall HjemJobbHjem-bedrifter øker stadig og flere enn 600 bedrifter med 60.000 ansatte er med i ordningen. Antall solgte billetter ligger på rundt 10.000 stk pr måned.

I løpet av høsten 2019 ble HjemJobbHjem-billetten endret ved at det ble en prisøkning for de som reiser over mer enn en sone. En sone koster fortsatt 515 kroner, men for hver ekstra sone legges det nå på 300 kroner (2 soner: 815 kroner, 3 soner: 1115 kroner). Det er uvisst om dette vil ha noe å si for passasjertallene videre.

3.3 Sykkel

Gjennom tellepunkt fra Statens vegvesen blir sykkelpasseringer registrert ti steder, fordelt på alle de fire kommunene på Nord-Jæren:

- Bybrua (Stavanger)
- Siddishallen (Stavanger)
- Kannik (Stavanger)
- Revheimsveien (Stavanger)
- Randabergsletta (Randaberg)
- Sømmevågen (Sola)
- Flyplassveien (Sola)
- Soma (Sandnes)
- Vassbotn (Sandnes)
- Hogstad (Sandnes)



Flere av punktene viser en svak nedgang i passeringstall fra 2018 til 2019. Flere av punktene kan ikke sammenlignes da de ikke var operative i 2018 eller ikke har vært operative gjennom hele 2019.

Stavanger kommune har etablert 14 tellepunkter som registrer sykkeltrafikken. Kommunens tellepunkter er her:

- Brevig
- Forus vest
- Gausel stasjon
- Hillevåg
- Kulvert Mariero
- Mosvannet
- Møllebukta
- Randabergveien
- Sandal
- Stemmen
- Stokkavannet
- Sørmarka
- Tjensvollkrysset
- Tananger bru



(Foto: Elisabeth Tønnessen)

Tall fra reisevaneundersøkelsen viser at sykkelandelen i Stavanger var på 7 prosent i 2018. Stavanger har en høy andel syklister som bruker elsykkel, med 9 prosent. Bare Kristiansand av andre byer er like høyt på lista som Stavanger.

Arbeidsreiser har en stor økning på sykkel, der hele 19 prosent sykler til jobb i Stavanger (RVU).

Kolumbus har jobbet med å lansere en helt ny elektrisk bysykkel på Nord-Jæren. Denne skulle etter planen bli klar i løpet av 2019, men det tok tid å teste og kvalitetssikre utstyret. Bysykkelen ble ikke lansert i 2019 og de gamle bysyklene ble faset ut etter hvert som de fikk tekniske problemer. De gamle bysyklene ble ikke fikset eller erstattet mens vi ventet på nye sykler.



3.4 Gåing

I byregion Nord-Jæren skjer 20 prosent av reisene til fots. Det viser de siste tallene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Det har skjedd en betydelig økning i andel reiser til fots i byregion Nord Jæren de siste 20 årene. Den største andelen reiser til fots skjer på korte reiser. 81 prosent av gåturene på Nord Jæren er kortere enn 3 kilometer. 45 prosent er kortere enn 1 kilometer, 36 prosent er mellom 1 og 3 kilometer. Statistikken skal oppdateres med ny reisevaneundersøkelse (RVU).

4. Kommunikasjonsarbeid

2019 var et år preget av forhandlinger og uenighet om veien videre for Bymiljøpakken. Det var utfordrende å drive kommunikasjonsarbeid i en tid med omkamper og usikkerhet. Det var derfor viktig å gi nøktern faktainformasjon om status i Bymiljøpakken. Det ble lagt vekt på at informasjonen på nettsiden var oppdatert hele tiden.

I løpet av året ble det også bygget og ferdigstilt flere mindre prosjekt. Det var, og er, viktig å kommunisere ut til befolkningen hva de får igjen for bompengene.

Bymiljøpakken har også i 2019 brukt egne kanaler, som nettside og Facebook-side, til å gi informasjon. Det har vært prioritert å svare på henvendelser både gjennom Facebook og på epost. Mange spørsmål har også i år vært om bompengene. Året startet med en rushtidsavgift på pause og sluttet med en visshet om at rushtidsavgiften skulle fjernes på nyåret.

Bymiljøpakken har samarbeidet med bompengeselskapet Ferde, for å forsikre at vi begge satt på, og delte, den samme informasjonen.

Det er brukt tid på dialog med andre parter, som også jobber for at folk skal komme seg fram på Nord-Jæren. Flere samarbeidsmøter med transportnæringen og næringsliv og interesseorganisasjoner har vært viktig for å gi informasjon og få innspill.

Det gode samarbeidet med Kolumbus fortsatte i 2019. Samarbeidsmøter og dialog har vært viktig for å vise sammenheng mellom Bymiljøpakken og mobilitetsarbeidet som blir utført av Kolumbus.

5. Mobilitetsarbeid

I tråd med byvekstavtalen er det lagt opp til å bruke opp mot 50 millioner kroner årlig på mobilitetstiltak i avtaleperioden.

Kolumbus fikk i fylkestingsvedtak 49/17, 13. juni 2018, ansvar for å lede sekretariatet for mobilitetsarbeidet, og har ansvar for å planlegge, gjennomføre og evaluere tiltakene. Arbeidet ledes av



en administrativ styringsgruppe bestående av representanter fra bykommunene, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, fylkeskommunen og Kolumbus.

Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byveksttalen, mens mobilitetsstrategiens hovedmål og delmål kan oppsummeres på følgende måte:

Hovedmål: Iverksette mobilitetstiltak som endrer holdninger og adferd, slik at flere begynner å gå, sykle og reise kollektivt.

Delmål: Øke kjennskap og kunnskap om eksisterende og nye mobilitetsløsninger.

Delmål: Skape nye attraktive mobilitetsløsninger.

Strategien skal oppnås ved å:

- Ivareta de som i dag reiser kollektivt, sykler eller går
- Identifisere nye og eksisterende målgrupper og skreddersy tilbud og kommunikasjon
- Utforske og iverksette løsninger som støtter opp under kombinert mobilitet



(Foto: Elisabeth Tønnessen)

Målgruppene i strategien er:

- Menneskers hverdagsreise
- Mennesker i endring
- Neste generasjon
- Mennesker i pressområder/knutepunkt

2019 har vært preget av høy aktivitet både når det gjelder etablerte konsepter og nye piloter og planer. Forsinkelse i prosess rundt reforhandling av ny byveksttale ga en del usikkerhet som medførte utsettelse på noen aktiviteter.



HjemJobbHjem, vårt mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet, har vært preget av fortsatt god vekst og resultater. Det har vært jobbet godt med aktiviteter ute i bedriftene og det er kjørt ulike piloter gjennom året. Vi startet sommeren 2019 med vårt nye tiltak, som går ut på å tilby leasing av elsykler til våre HJH-bedrifter. Dette tilbudet er blitt tatt godt imot, og vi ser frem til videre utrulling av konseptet. En annen pilot som fikk mye oppmerksomhet var sparkesykkel-pilot i Risavika.

Det ble i løpet av året innført sonetillegg også på HJH-billetten, og effekten av dette vil bli evaluert etter et år.



Vi opplever stor oppmerksomhet fra flere andre fylker og kommuner, og høsten 2019 ble HJH etablert i Trondheim og Sarpsborg/Fredrikstad. Også kommuner utenfor Nord-Jæren har et sterkt ønske om å kunne tilby en HJH-løsning til sine innbyggere.

Norce har ferdigstilt den første evalueringsrapporten av HJH for perioden 2016 til oktober 2018 (altså før rushidtsavgift og nytt bomringsystem ble satt i drift). Rapporten viser at tiltaket har god effekt, med blant annet disse hovedfunnene:

(Foto: Elisabeth Tønnessen)

- Andelen som kjører bil til/fra arbeid har gått ned fra 53 prosent til 46 prosent (7 prosent-poeng reduksjon)
- Andelen som reiser kollektivt har økt fra 22 prosent til 27 prosent
- Sykkelandelen er stabil på 13 prosent
- Andel gående har økt fra 8 prosent til 9 prosent
- Antall bilpassasjerer har økt fra 2 prosent til 3 prosent
- 40 prosent har endret reisemiddelvalg etter at de ble med i HJH



Bsysykkelen AS ble i løpet av året kjøpt opp av Kolumbus (med 75 prosent), for å sikre en tettere integrasjon med Kolumbus sine andre mobilitetstiltak. 2019 ble brukt til en del organisatoriske endringer, samt fullt fokus på å få den nye Bsysykkelen klar til lansering.

Dette har vært et komplekst innovasjonsprosjekt, med mange utfordringer underveis med relativt få ressurser tilgjengelig, sammenlignet med hva andre tilsvarende løsninger/organisasjoner/byer har gjort. Kolumbus søkte på vegne av 12 kommuner i Rogaland om klimasatsmidler til å investere i flere bysykler, noe som gjør at vi som første fylke i Norge, kan tilby samme bysykkel-løsning i hele fylket.

Andre høydepunkter 2019:

- Kampanjer
- Beat the Street i Sandnes kommune (kampanje rettet mot barneskolene)



- 'Rogaland i bevegelse' (sammen med Kolumbus)
- Sykkel (trygg trafikk)
- Bil-delning: Pilot sammen med Innovasjonsparken
- Nettverksjobbing og samarbeid
- Entreprenører/Utbyggere
- Kommunene
- Bedrifter
- Mobilitetspunkt

(Foto: Beat the street, Sandnes)

- Mobilitetskonferansen 2019 (ny deltakerrekord: 130 deltakere, og mange spennende foredragsholdere)
- Lansering av sykkelparkeringsveileder
- Planlegging og utredning av nye konsepter (bil som tjeneste, SammeVei og nye digitale løsninger, bil-kalkulator og stiim)
- Innsikt og evaluering (reisevaneundersøkelser, intervjuer, rapporter for å gi og få nødvendig informasjon)

6. Prosjekter

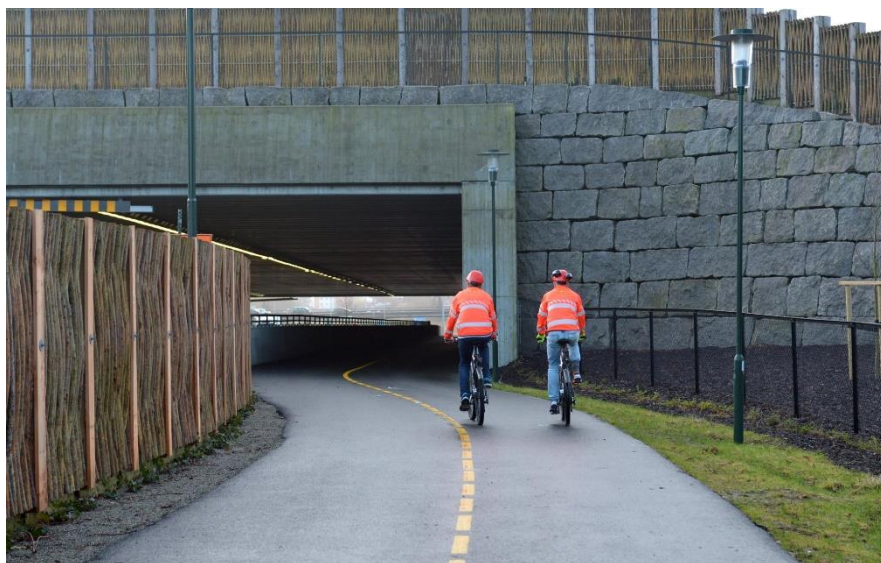
6.1 Sykkelstamvegen

TABELL 3 - SYKKELSTAMVEIEN

Prosjekt	Forbruk 2019
Sykkelstamvegen	134

Hovedmålsettinger: Høy-standard løsning som skal gi trygg, sikker og rask transport med en mest mulig kort/direkte trasé. Sykkelstamvegen skal legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som en effektiv sykkelveg fra bydeler til bysentraene Stavanger og Sandnes.

Reguleringsplaner for strekningen Sørmarka – Smeaheia ble vedtatt i 2015. Anleggsarbeidet startet i august 2018 på strekningen fra Asser Jåttens vei i Stavanger til Sandnes grense (kollektivbrua), og her var det bygging gjennom hele 2019. Delstrekningen skal være ferdig i løpet av 2020.



Den første delen av Sykkelstamvegen ble imidlertid bygget av Ryfast-prosjektet. Fra Kannik til SIF-banen ble Sykkelstamvegen klar i februar 2019.

Sykkelstamvegen ferdig bygget fra Kannik til SIF-banen (Foto: Øyvind Ellingsen)



6.2 Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken, og skal sammen med Jærbanen danne ryggraden i det framtidige kollektivnettet på Nord-Jæren. For Bussveien er det stilt krav om at bussen skal komme fram uten forsinkelser og det er en uttalt målsetning at prosjektet skal bidra til byutvikling i de fire kommunene. Utover dette er Bussveien samtidig det største prosjektet for gåing og sykling i Bymiljøpakken. Langs store deler av traseen blir det planlagt og bygget tosidig fortau og sykkelløsning.

Bussveien er et helhetlig konsept som består av 25 delprosjekt, og er delt i fire korridorer.

I følgende tabell vises forbruket i 2019 for delstrekninger i Bussveien:

TABELL 4 - BUSSVEIEN

Bussveien	Forbruk 2019
Fv. 44 DIAGONALEN - GAUSEL STASJON	50,6
Fv. 350 FORUSKANALEN - BUSSVEI	0,2
Fv. 44 STASJONSVEIEN-GAUSELVÅGEN (Jåttå)	21,0
FV FORUS NORD	0,5
Fv. 44 GAUSEL STASJON - NÅDLANDSBRÅTET	27,9
FV 44 MOSVATNET-STAVANGER SENTRUM-HILLEVÅG	0,1
FV 44 KVADRAT-RUTEN. BYPAKKEN BUS	3,0
FV 44 NÅDLANDSBRÅTET-HANS OG GRETE STIEN	4,4
Sum eks. mva	108
Mva.	10
Sum inkl. mva	118

Det har vært planarbeid på alle korridorene i Bussveien i 2019. Prioriteringen på korridor 1 legges til grunn, og det jobbes aktivt med å se på grep som raskest kan sikre fremdrift på korridoren.

Høyest forbruk er knyttet til delprosjektet Diagonalen-Gausel stasjon og Gausel stasjon-Nådlandsbråtet. Disse prosjektene ble i løpet av 2019 klargjort for oppstart utbygging i 2020. Det har i tillegg vært svært høy planaktivitet på delstrekningene Kvadrat-Ruten og Stasjonsveien-Gauselvågen i 2019.

Prosjektet finansieres med 50 prosent statstilskudd og 50 prosent bompenger.



6.3 Transportkorridor vest

TABELL 5 – TRANSPORTKORRIDOR VEST

Prosjekt	Bompenger	Statlige midler	Sum
Transportkorridor vest	15	5	20

Hovedmålsettinger med Transportkorridor vest (TKV) er bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk samt bedret trafikksikkerhet og støyforhold i nærmiljøet. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og sikrere forhold for gående og syklende langs strekningen.

Utbygging av strekningen rv. 509 Sømmevågen-Sola skole ble ferdigstilt i 2018. Den var finansiert med forskutterte fylkesmidler. Totalkostnaden var mindre enn antatt.

Statens vegvesen har gått gjennom prosjektet og identifisert ulike rom for kostnadsutt på rv. 509 i 2019. Det jobbes også med å finne andre løsninger for å redusere kostnader i prosjektet. Statens vegvesen har presentert forslag til planendringer på strekningen fra Kontinentalvegen til Sundekrossen. Arbeid med å detaljere nye tekniske løsninger som grunnlag for omregulering er derfor startet opp i dialog og prosess med kommunene og sektoretatene i 2019.

Det var satt av 40 millioner til arkeologiske utgravninger i 2019. Det er brukt 20 millioner til dette i 2019. I 2019 ble reguleringsplanleggingen av den nordligste delen av Transportkorridor vest fullført og vedtatt i Randaberg kommune. Det ble brukt 7,8 millioner i planmidler til fylkesvegdelene av TKV i 2019.

6.4 Bomstasjoner

TABELL 6 - BOMSTASJONER

Prosjekt	Bompenger	Mva	Sum
Fjerning av bomstasjoner	11,9	3,1	15,0

I forbindelse med gjennomføring av Bymiljøpakken ble det etablert 38 nye bomstasjoner i Stavanger, Sandnes, Randaberg og Sola. Bomringene er plasserte som tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbilen. I prosjektet ble også 22 eksisterende bomstasjoner tatt ned.



Det var budsjettert med 28 millioner til nedrigging av gammel bomring. Det ble betydelig lavere enn budsjettert, 15 millioner ble brukt til dette i 2019.

6.5 Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein

Hovedmålsettinger: God forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at vegen skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

Statens vegvesen startet høsten 2018 med å vurdere nye veglinjer for Tverrforbindelsen i korridoren sør for Figgjoelva. Nye veglinjer ses i sammenheng med pågående reguleringsplanprosess for E39 Ålgård – Hove, der en vil foreslå en endring for Bråsteinkrysset. Mulige krysskoblinger til Omkjøringsveg Kvernaland er også en del av vurderingene for nye veglinjer.

Det var et forbruk på 3,3 millioner i planlegging på prosjektet i 2019.

6.6 Store vegprosjekter

E39 Hove-Ålgård

Hovedmålsettinger: Bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren.

Statens vegvesen har gått gjennom prosjektet og identifisert ulike rom for kostnadsutt på E39 Hove-Ålgård i 2019. Det jobbes også med å finne andre løsninger for å redusere kostnader i prosjektet. Arbeid med å detaljere nye tekniske løsninger som grunnlag for omregulering startet opp i dialog og prosess med kommunene og sektoretatene i 2019.

E39 Smiene- Harestad

Hovedmålsettinger: Bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Strekningen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene-Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord.



Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene-Harestad har vært delt i to. Reguleringsplan for Harestadkrysset i Randaberg kommune er vedtatt. Reguleringsplanlegging for strekningen Smiene-Harestad pågår.

Det er brukt midler til planlegging i 2019, men det er ikke brukt bompenger til dette.

Høsten 2019 var det diskusjon om E39-prosjektene status inn i Bymiljøpakkens portefølje og eventuell overføring til Nye Veger.



(Foto: Elisabeth Tønnessen)



6.7 Programområdetiltak

I budsjett 2019 var det satt av 218 millioner til programområdetiltak. Det faktiske forbruket har vært lavere enn det som er satt av i budsjettet, til sammen er det brukt 36 millioner kroner til programområdetiltak i 2019.

Det er flere årsaker til at forbruket er lavere enn budsjetterte midler. Det ligger inne mange prosjekter som ikke er ferdig regulert. I disse prosjektene er det store usikkerheter både når det gjelder fremdrift og kostnader. Mange prosjekter kan fort bli skjøvet på i tid og få endrede kostnader før de blir endelig vedtatt. Det er også flere prosjekter som er klar for prosjektering og bygging. Usikkerheten rundt disse prosjektene gjelder ofte grunnverv og samkjøring med andre prosjekter, som vann og avløpsprosjekter.

På grunn av utsatt rullering av gjeldende handlingsprogram har prosessen rundt budsjett 2019 ikke vært optimal med hensyn til samkjøring med kommunene sine egne årsplaner. Dette har gitt kommunene utfordringer rundt kapasitet på prosjektering, bygging, juridisk og grunnverv.

Det jobbes med å få til en bedre koordinering mellom handlingsplanrulleringene og de ulike årsprogrammene til kommunene. Kommunene har stor oppmerksomhet på gjennomføring av prosjektene i Bymiljøpakken og ser på løsninger innenfor kommunene for å optimalisere prosessen rundt disse prosjektene.

Det utvikles nå forbedrete prosesser rundt handlingsprogramarbeidet i sekretariatet. Gode rutiner for innspill til handlingsprogram og rapportering er viktig, for å ha kontroll på gjennomføring. Det vil ofte være stor usikkerhet knyttet til fremdrift og kostnader for prosjektene som ligger inne i de ulike programområdene, men med bedre kontrollrutiner vil man kunne få en mer forutsigbar prosess.

Sykkel

Innenfor programområde sykkel var forbruket på 17 mill. kr totalt, dette er brukt på planlegging og bygging av gang- og sykkeltiltak.

TABELL 7 – PROGRAMOMRÅDE SYKKEL

Prosjekt	Beskrivelse	Forbruk 2019
Ryfylkegata	Sykkelfelt	1,1
Sandviksveien	Sykkelfelt og sykkelveg med fortau	0,5
Christian Bjellandsgate	Sykkelfelt	1,1
Hannasdalsgata	Sykkelprioritert gate	0,1
Cort Adlersgate- Rektor Steensgate	Sykkelprioritert gate	0,001



Torfæusgt Solaveien via Kannikgata	Sykkelprioritert gate	0,2
Drivgarnsveien	Mindre ombygging	0,03
Gamlingen miljøkulvert	Sykkelvei m/ fortau	0,5
Fylkeskommunale prosjekter	Diverse tiltak	13,6
Sum		17,0

Trafikksikkerhet

På programområde trafikksikkerhet ble 14,4 mill. kr brukt på følgende i 2019:

TABELL 8 – PROGRAMOMRÅDE TRAFIKKSIKKERHET

Prosjekt	Beskrivelse	Forbruk 2019
Oddahagen	Regulering ferdig. Avklaring avtaler.	0,6
Øvre Vågen	Prosjektering i gang, avtaler i gang. bygging høst 2020	0,4
Tjeltavegen	Utbedring av adkomst til parkeringsplass, Dysjaland skole	0,2
Fylkeskommunale prosjekter	Diverse tiltak	8,5
Statens vegvesen	Trafikkstyring E39	4,6
Sum		14,4

Tiltak for gående

Forbruket var på cirka 4,8 mill. kr. Gå-prosjekter som ble gjennomført i 2019 var følgende:

TABELL 9 – PROGRAMOMRÅDE GANGE

Prosjekt	Beskrivelse	Forbruk 2019
Våland skole	Opphøyet kryss	0,01
Paradissvingen	Utvidelse fortau	0,3
Musegata - Lagårdsveien	Snarvei	0,4
Arne Rettedalsgate	Utvidelse fortau	0,1



Austhallet	Fortau	0,3
Personteller	Breiavannet	0,5
Personteller	Sandnes	1,0
Fylkeskommunale prosjekter	Diverse tiltak	2,2
Sum		4,8

6.8 Andre kollektivtiltak

Hillevåg - SUS - Tjensvoll - UiS - Diagonalen – Gauselvågen

Kollektivløsning Hillevåg-SUS-Tjensvoll-UiS-Diagonalen er delt i to prosjekt.

Strekningen Ullandhaug- Diagonalen prioriteres først, for å sikre en god kollektivforbindelse til nytt sykehus på Ullandhaug som skal tas i bruk i 2023. Planarbeidet for kollektivfelt Ullandhaug-Jåttå startet i fjerde kvartal 2017. Reguleringsplanarbeidet fremmes i 2020. Forbruk i 2019 var 3,4 mill. kr i bompenger og 0,4 mill. kr i fylkesmidler (mva). Dette er planleggingsmidler.



(Foto: Elisabeth Tønnessen)

6.9 Drift kollektiv

I tabellen under vises overførte midler fra 2018, nye bevilgede midler i 2019 og kostnader som er regnskapsført i 2019.

Frem til 2017 har belønningsmidlene på Nord-Jæren i stor grad vært rettet mot infrastrukturtiltak. Investeringer i infrastruktur er nå sikret gjennom Bymiljøpakken, men behovene for tjenesteproduksjon øker i takt med infrastrukturutbygging. I tråd med byvekstavtalen er det derfor lagt opp til å bruke belønningsmidlene på drift av kollektivtransport.



TABELL 10 - DRIFT KOLLEKTIV

Prosjekt	Brukt
Økt rutetilbud inkl.	64,4
Mobilitetstiltak, markedsføring, analyser	39,9
Styrket innsats miljøvennlig transport	7,3
Takstsamarbeid NSB	28,9
Nyintrodusert teknologi- og utvikling av digitale tjenester	2,7
Ikke- øremerkede midler/tildelt Kolumbus 2015	7,2
Evaluering FOU-prosjekt	3,0
Sluttoppgjør Roald Amundsens gt.	4,6
Ufordelte midler	0,0
Sum	158